X kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 20)**

z dnia 9 maja 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 20)

9 maja 2024 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury na temat działań mających na celu dokończenie przekopu Mierzei Wiślanej poprzez pogłębienie toru wodnego na rzece Elbląg;

– informację ministra infrastruktury na temat planu i sposobu realizacji inwestycji rozwojowych w porcie w Elblągu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Maciej Brzosko** p.o. wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Anna Stelmaszyk-Świerczyńska** dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, **Arkadiusz Zgliński** dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg, **Mariusz Marszał** doradca Związku Gmin Wiejskich RP, **Roman Smulski** członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” oraz **Piotr Daniluk** starszy konsultant i **Piotr Talarek** managing partner – spółka Viterra Polska.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Przybylska** i **Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, już jesteśmy w komplecie, więc otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Dzisiaj dwa punkty, które proponuję rozpatrzyć łącznie, bo po części się zawierają. Punkt pierwszy – rozpatrzenie działań mających na celu dokończenie przekopu Mierzei Wiślanej poprzez pogłębienie toru wodnego na rzece Elbląg i punkt drugi – rozpatrzenie informacji na temat planu i sposobu realizacji inwestycji rozwojowych w porcie w Elblągu. Jest z nami pan minister Marchewka, któremu przekazuję głos z prośbą o tę informację.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo parlamentarzyści, przedstawię państwu informację na temat działań, które są realizowane w kontekście pogłębienia toru wodnego do portu w Elblągu. Są ze mną przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury oraz Urzędu Morskiego w Gdyni, który to właśnie urząd realizuje tę inwestycję, więc wspólnie z moim zespołem przedstawimy państwu szczegółowe informacje, które zostały podjęte w ciągu ostatnich kilku miesięcy i te, które zostały zaplanowane w celu realizacji działania pozwalającego na wpływanie większych statków do portu w Elblągu.

Na początku chcę państwu powiedzieć, że ta sprawa jest istotna z punktu widzenia środków publicznych, które do tej pory zostały wydane, dlatego że na sam przekop Mierzei Wiślanej wydano około 2 mld zł. Znacie państwo raport Najwyższej Izby Kontroli w tej sprawie. On był omawiany też w tamtej kadencji, więc szczegóły są oczywiście powszechnie dostępne, natomiast naszym celem jest to, aby inwestycję, która pochłonęła tak duże środki finansowe, uczynić po prostu użyteczną, czyli sprawić, aby statki o długości 100 m i zanurzeniu około 4,5 m mogły wpływać do portu w Elblągu. Do tej pory mieliśmy do czynienia z sytuacją, która raczej określała brak współpracy pomiędzy samorządem, a instytucjami rządowymi w zakresie realizacji ostatniego odcinka toru

podejściowego do poru w Elblągu. Był to element sporu pomiędzy samorządem, a rządem. Doszliśmy do porozumienia z przedstawicielami samorządu Elbląga. Podjęliśmy decyzję, że to właśnie rząd, poprzez swoją instytucję, jaką jest Urząd Morski w Gdyni, będzie realizował pogłębienie toru wodnego na ostatnim odcinku, około 1 km, a port, który jest portem samorządowym, komunalnym, będzie realizował swoje działania zgodnie ze swoją własnością – tak można powiedzieć. Więc tutaj mamy na myśli daleko idącą i dobrą współpracę, która już się rozpoczęła.

Pozwólcie państwo, że przedstawię na początku kilka szczegółowych informacji. W 2016 r. została podjęta uchwała o ustanowieniu wieloletniego programu pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską". To był początek tego przedsięwzięcia. W sumie, do tej pory kwota, która została oszacowana na realizację tego programu, to 2 mld 127 mln 500 tys. zł. Oczywiście bez uwzględnienia tego ostatniego odcinka od punktu P2 do portu. I tak, patrząc na działania, które zostały do tej pory podjęte, to chcę państwu powiedzieć, że z naszego punktu widzenia podejmowane są działania, które pozwolą na realizację inwestycji polegającej na pogłębieniu toru wodnego na odcinku około 10 km na rzece Elbląg i tego ostatniego odcinka od punktu P2 do samego portu. W ramach kontynuacji działań, które były do tej pory realizowane, 26 stycznia tego roku Urząd Morski zawarł umowę z wyłonionym w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego konsorcjum na roboty pogłębiarskie na rzece Elbląg. Tutaj chodzi o etap 4 w ramach tego przedsięwzięcia. Tutaj, w ramach tej umowy, zostanie wykonany na rzece Elbląg tor wodny o długości prawie 9 km i głębokości 5 m. Oczywiście zostaną też wykonane działania, które będą służyć ustawieniu nowego oznakowania nawigacyjnego w postaci 8 pław i 4 walcowanych po 2 stronach toru. Termin zakończenia tej umowy to jest listopad bieżącego roku. Środki finansowe na ten odcinek zostały zabezpieczone w budżecie państwa w kwocie prawie 114 mln zł i to działanie jest już realizowane. O szczegółach powie pani dyrektor Urzędu Morskiego, która jest bezpośrednio odpowiedzialna za realizację tych prac. Tutaj mogę podać tylko jeden szczegół, że łączna kubatura tych prac to jest około 1 mln 500 tys. m^3 i po wydobyciu, zbadaniu ten urobek zostanie przetransportowany i ulokowany na specjalnie utworzonej wyspie na Zalewie Wiślanym. Oczywiście wszystkie prace będą realizowane zgodnie z decyzjami środowiskowymi.

Tutaj podejmujemy kolejne działania, które pozwolą na pogłębienie toru wodnego na ostatnim odcinku, czyli tego około 1 km od punku P2 do portu. Na potrzeby realizacji tej inwestycji opracowano dokumentację, która została przygotowana przez Urząd Morski w Gdyni. Nazwaliśmy to po prostu „Opracowanie dokumentacji przygotowawczej dla zadania pod nazwą Roboty Pogłębiarskie na Rzece Elbląg. Etap 5", czyli ten, który uznajemy za ten ostatni. W ramach tej dokumentacji przygotowawczej zostanie opracowana cała dokumentacja projektowa, która dotyczy między innymi analizy nawigacyjnej i ekspertyz technicznych nabrzeży czy badań geotechnicznych. W dniu 11 kwietnia tego roku została podpisana umowa na opracowanie tej dokumentacji projektowej dla zadania pod nazwą „Tor wodny na rzece Elbląg na odcinku P2–port". W ramach tego przedsięwzięcia zostanie zaprojektowany nowy tor wodny o możliwie maksymalnej szerokości, ale w tym wypadku oczywiście bez obudowy brzegów, i głębokości 5 m wraz z obrotnicą. Termin realizacji umowy na przygotowanie tej dokumentacji to sierpień tego roku. Wyłonienie prac pogłębiarskich i również rozpoczęcie tych prac planujemy na końcówkę 2024–początek 2025 r. To wszystko zależy od decyzji administracyjnych i szybkości postępowania, ale myślę, że pani dyrektor przedstawi tu bardziej szczegółowe informacje właśnie w tym zakresie.

Tutaj warto jeszcze dodać, że 22 marca Urząd Morski w Gdyni podpisał porozumienie z Zarządem Morskiego Portu w Elblągu w sprawie współpracy przy budowie ostatniego odcinka drogi wodnej i to porozumienie dotyczy możliwości składowania urobku z tych prac czerpalnych na działkach, które należą do miasta Elbląg, ale są bezpośrednio w dyspozycji Zarządu Morskiego Portu Elbląg. Więc w związku z tą dalszą realizacją prac, która ma polegać na kontynuacji robót czerpalnych na tym ostatnim odcinku, wymagana jest zmiana uchwały Rady Ministrów, która pierwotnie została przyjęta w 2016 r., na samym początku, gdzie planujemy zmienić zakres rzeczowo-finansowy i 8 maja został

podpisany wniosek o wpisanie do wykazu prac legislacyjnych i programowych projektu zmiany tej uchwały, która zakłada zwiększenie środków finansowych na realizację tego przedsięwzięcia o 33 mln zł. To są środki finansowe, których potrzebuje Urząd Morski, aby zrealizować inwestycję na ostatnim odcinku tego toru wodnego.

Podsumowując, chcę powiedzieć, że podejmujemy prace, które sprawią, że przekop Mierzei Wiślanej, na który wydano około 2 mld zł, będzie po prostu użyteczny i dzięki temu będą mogły wpływać do portu w Elblągu większe statki, takie o długości 100 m i zanurzenia do prawie 5 m, więc z punktu widzenia działań strategicznych, które są realizowane przez port w Elblągu, który też ma przed sobą znaczące plany rozwojowe, o których będzie pan prezes mówił, też dostali państwo szczegółowe informacje w tej sprawie – ta inwestycja wydaje się kluczowa, aby port mógł po prostu się rozwijać, więc to tyle tytułem wprowadzenia i przedstawienia informacji o działaniach, które zostały do tej pory, w ostatnich miesiącach, podjęte. Został przekazany do prac rządu projekt zmieniający uchwałę, zapewniający środki finansowe na realizację tego ostatniego odcinka; ostatniego już kilometra toru podejściowego do portu w Elblągu, więc tę współpracę pomiędzy ministerstwem, a samorządem – bezpośrednio portem w Elblągu – oceniam na bardzo konstruktywną, w bardzo dobrej atmosferze, i wszystkie działania, które zaplanowaliśmy, są konsekwentnie realizowane, więc mam nadzieję, że wszystkie działania i procedury administracyjne, szczególnie te w kontekstach środowiskowych, również pozwolą na zrealizowanie tych prac po prostu w terminie. To tyle, dziękuję. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to pani dyrektor mogłaby przedstawić więcej szczegółów.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę, pani dyrektor.

Tylko, panie ministrze, drobna nieścisłość – ja na to zwracam uwagę, bo być może ktoś, kto nas ogląda, nie do końca ma rozeznanie w tym temacie – 2 mld zł nie na przekop Mierzei Wiślanej, tylko na budowę kanału żeglugowego. To inaczej brzmi, jesteśmy dumni z tej inwestycji, więc mówmy tak, żeby się tym chwalić, a nie, żeby mówić, że ziemia została przekopana. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Dziękuję bardzo. Witam pana przewodniczącego i pana ministra, i wszystkich państwa. Rzeczywiście 2 mld zł to jest sam kanał żeglugowy przez mierzeję plus kanał przez Zalew Wiślany i to, co dotychczas zostało wykonane na rzece Elbląg.

W tej chwili trwają prace na tym odcinku, gdzie jest jeszcze wysoka zabudowa, gdzie jest pełne 60 m, i ten zakres, o którym mówił pan minister, ten 4 etap, to jest to plus 2,4 km między punktami P1 i P2, gdzie już nie realizujemy wysokiej zabudowy, tylko pogłębiamy do 5 m, ale o szerokości w dnie 20 m. W tej chwili zrobiliśmy analizę, czy bez umocnień brzegów bylibyśmy w stanie trochę zwiększyć tę szerokość w dnie. Niestety, to co nam wychodzi – co wychodzi projektantowi z tej analizy – to są tylko 22 m i będziemy analizować, czy warto zmieniać umowę w tym zakresie, czy zostaniemy przy tych 20 m i to, na co w tej chwili jest podpisana umowa z projektantem, również wymaga takiej analizy, jaka maksymalna szerokość będzie możliwa bez pionowych umocnień brzegów. Jeśli będzie możliwe na przykład 25 m, to taką szerokość wykonamy, bo to po prostu zależy od stabilności tego brzegu w poszczególnych miejscach, od stanu tych umocnień brzegowych, które tam są i to wymaga takiej szczegółowej analizy – to w tej chwili trwa. Mamy taką nadzieję, że po zrobieniu przynajmniej wstępnej części tego projektu, będziemy rozmawiać z Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska à propos tego, żeby ten urobek odkładać właśnie na działkach zarządu portu, bo to przyspieszyłoby realizację. Te działki są przy rzece Elbląg, gdzieś 3–4 km od tego odcinka planowanego do pogłębienia, natomiast Wyspa Estyjska jest 10–12 km od tego miejsca, w zależności od tego, z którego miejsca czerpiemy i w które miejsce wyspy odkładamy. Więc to jest znacznie skrócony czas tego transportu, co po prostu przyspieszyłoby pracę, ale to będzie zależało od tego, czy te środowiskowe uzgodnienia pozwolą nam na odkładanie tego w tym miejscu, więc tutaj moja ostateczna wiedza będzie w sierpniu tego roku.

Planujemy odebranie tej dokumentacji w sierpniu, następnie złożenie KIP i rozeznanie właśnie tych wszystkich kwestii środowiskowych. W mojej opinii to nie będzie

wymagało… To jest stosunkowo mała ingerencja w środowisko. To już jest tor wodny, to jest miejsce, które jest użytkowane do działań portowych, więc myślę, że dostaniemy decyzję środowiskową – nie wiem, takim slangiem powiem trochę – w oparciu o KIP. Nie będziemy musieli robić raportu; tak sądzimy po naszym rozeznaniu, które już tam mniej więcej mamy, więc w tym momencie moglibyśmy pod koniec tego roku przystępować do wyboru wykonawcy i przyszły rok ewentualnie, jeśli warunki środowiskowe zmuszą nas do przerwania prac na pewien czas, to pierwszy kwartał, czy pierwsza połowa 2026 r. będzie na dokończenie, bądź uda nam się skończyć w 2025 r. Wtedy ten port określamy jako punkt, który jest – jeśli państwo znają Elbląg, niektórzy z państwa na pewno znają – za tym Mostem Unii Europejskiej, czyli ten terminal głębokowodny zarządu portu, który jest przed mostem, będzie już w bezpośrednim zasięgu tego toru.

W tej chwili trwają już badania tych osadów, bo to też jest ważne, czy one są zanieczyszczone, czy nie, bo jeśli byłyby zanieczyszczone, to trzeba by być może dokonywać remediacji. Jeśli nie będą zanieczyszczone, to mogą być odkładane i na te działki zarządu portu, jak również na wyspę, którą nazywamy Wyspą Estyjską na Zalewie. Na tę wyspę był odkładany urobek mulisty, który był z całego pogłębienia zalewu. Ona jest częściowo zasypana, ale jej pojemność jest znacznie większa, niż my potrzebujemy, bo ona była przewidziana również na utrzymanie tego toru, czyli ta pojemność wyspy pozwala na kolejne 20 lat utrzymywania toru, bo ona ma około 9 mln m^3. My w tej chwili włożyliśmy tam około 3 mln m^3. Kolejne 1 mln 500 tys. m^3 wynika teraz z tego realizowanego zakresu prac i jeszcze nie wiemy dokładnie, ile będzie z odcinka P5, ale tak szacujemy, że około 200–300 tys. m i to swobodnie tam się zmieści, a jeśli się uda włożyć to na te działki zarządu portu, to na wyspie nie wykorzystamy tego potencjału, natomiast znacznie skrócimy czas transportu, co będzie korzystne dla inwestycji. To tyle. Dziękuję bardzo.

Pan minister wyszedł, ale pan prezes też jakby…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, tylko pewnie pan dyrektor będzie mówił nieco dłużej o tych inwestycjach. Już do punktu drugiego, rozumiem, że przechodzimy, czy pan dyrektor chce jeszcze w tym pierwszym punkcie dopowiedzieć?

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg Arkadiusz Zgliński:

To może w punkcie drugim.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Czy pan minister wyszedł tylko na chwilkę? Za chwilkę wróci, czy… Zapukamy do pana ministra?

No dobrze, to panie dyrektorze czy też pani dyrektor… To pan dyrektor Zarządu Portu, bardzo proszę.

Sekretarz Komisji Ewa Soroka:

Pan minister już idzie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Aha. No to oddamy głos panu ministrowi. Myślę, że będzie bardziej harmonijnie, jak tak się umówimy. Panie ministrze, przeszliśmy do drugiego punktu.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, oczywiście przesłaliśmy do Komisji te informacje, które zostały przekazane przez Zarząd Portu Morskiego Elbląg. Z racji tego, że jest to port komunalny, wszystkie decyzje dotyczące realizacji inwestycji bezpośrednio na terenie portu są podejmowane przez zarząd, więc jeśli pan przewodniczący pozwoli, to bardzo był prosił, aby te informacje pan prezes przedstawił zgodnie z tą prezentacją czy dokumentem, który państwo otrzymaliście, gdzie są przedstawione inwestycje portowe, wykonane i planowane do realizacji przez miasto Elbląg.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg Arkadiusz Zgliński:

Szanowny panie ministrze, szanowny panie przewodniczący, państwo parlamentarzyści, my, jako port Elbląg i samorząd elbląski, bardzo się cieszymy z faktu, że spór odnośnie pogłębienia ostatnich, newralgicznych odcinków rzeki Elbląg – rzeki, której właścicielem jest Skarb Państwa – został zakończony, gdyż my, jak każda spółka, nastawieni jesteśmy na rozwój, jak również na to, aby obecna infrastruktura portowa funkcjonowała i przynosiła zyski nie tylko dla portu, ale również dla samorządu lokalnego i skarbu państwa. Tak że czekamy cały czas niecierpliwie na to, aż ta inwestycja dobiegnie do końca. Straciliśmy dużo czasu, tym samym dużo pieniędzy. W momencie sporu mieliśmy darmowy marketing, natomiast marketing jeszcze nie przynosi korzyści finansowych i po części straciliśmy zaufanie u naszych potencjalnych kontrahentów, co nie oznacza, że codziennie nie zgłaszają się nowi potencjalni kontrahenci, zainteresowani nie tylko skorzystaniem z obecnie funkcjonującej infrastruktury portowej, ale również inwestorzy zainteresowani inwestycjami pod budowę kolejnych terminali, placów składowych i baz logistycznych.

Oczywiście infrastruktura portowa, port Elbląski by nie funkcjonował, gdyby nie poniesione przez samorząd nakłady finansowe na obecną infrastrukturę portową. Wysokość tych nakładów inwestycyjnych wyniosła na przestrzeni dziesięcioleci ponad 100 mln zł. Z tych środków zostały zbudowane terminale, nie tylko terminal składowo-przeładunkowy, ale również terminal pasażerski, oddany do użytku w roku 2006, kiedy jeszcze żegluga po Zalewie Wiślanym i rosyjskiej części Zalewu Wiślanego była możliwa, natomiast po roku 2006, przypomnę, ta żegluga została zamknięta jednostronną decyzją rządu Federacji Rosyjskiej praktycznie do roku 2010. Czyli samorząd wydatkował środki finansowe, przeznaczone na budowę infrastruktury portowej już wtedy z myślą, że powstanie droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, co, jak państwo doskonale wiecie i mamy tego najlepszy przykład, umożliwia nam suwerenny dostęp do akwenu Morza Bałtyckiego; uniezależnienie się od partnerstwa i wyłącznej współpracy z portami obwodu królewieckiego. I ta infrastruktura działa na przestrzeni lat.

Po roku 2010 reaktywowaliśmy swoją działalność przeładunkową, jak również turystyczną. To wtedy do elbląskiego portu zawijała jednostka turystyczna z niemieckimi i szwajcarskimi turystami – to była jednostka Johannes Brahms. Powróciły do nas ładunki, ponieważ sprzyjała koniunktura i współpraca w tamtym czasie, natomiast po aneksji Krymu ta współpraca zaczęła nam upadać i ten obecny potencjał przeładunkowy elbląskiego portu nigdy w 100% nie został osiągnięty. Teraz, dzięki inwestycji budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. mamy szansę wrócić na arenę współpracy nie tylko międzynarodowej w rejonie akwenu Morza Bałtyckiego, ale również współpracy regionalnej. Przede wszystkim jesteśmy nastawieni na współpracę z portami trójmiejskimi; z portami zlokalizowanymi szczególnie w Gdańsku i w Gdyni. To jest określone w strategii, natomiast strategia, która była opisana, również zakładała współpracę z obwodem królewieckim. Nikt wtedy nie przypuszczał, że będzie wojna pomiędzy Rosją a Ukrainą.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

W 2014–2015 r.?

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg Arkadiusz Zgliński:

W 2014 r., panie pośle, wtedy się to zaczęło.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Drodzy państwo, dyskusja będzie za chwilkę.

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg Arkadiusz Zgliński:

Natomiast my byliśmy nastawieni na każdą współpracę w tym czasie ze względu na to, że tak jak inne porty jesteśmy nastawieni na operacje przeładunkowe, jak również osiąganie zysków finansowych, które później moglibyśmy przeznaczyć na kolejne inwestycje portowe.

I tak w dokumencie, który państwo otrzymaliście, już nie będę opisywał inwestycji, które zostały wykonane – budowę terminali, umocnienie nabrzeży – ale mamy kolejne założone inwestycje, służące rozwojowi elbląskiego portu. Tak jak pani dyrektor z Urzędu

Morskiego, pani Ania, wspominała, mamy obecnie w dzierżawie od samorządu tereny inwestycyjne o wielkości 25 ha powierzchni, gdzie na tych terenach zakładamy budowę kolejnych terminali i placów składowych wraz z dostępem do bocznicy kolejowej. Obecne terminale, te, które są w posiadaniu samorządu i spółki Zarząd Portu Morskiego Elbląg, nie mają dostępu do bocznicy kolejowej. Natomiast w Elblągu funkcjonują również inne terminale komercyjne, które taki dostęp posiadają, tak że obecnie staramy się o środki finansowe po to, aby wybudować kolejny terminal, który wypełni zdolności przeładunkowe i składowe po otwarciu i pełnym uruchomieniu kanału – już kolokwialnie mówiąc – przez Mierzeję Wiślaną. Na tych 25 ha mamy plany zbudowania kolejnego terminalu wraz z dostępem do bocznicy kolejowej, jak również po spotkaniu z obecnym prezydentem miasta Elbląga mamy koncepcje, służące nie tylko rozwojowi pod budowę terminali, ale przede wszystkim umożliwienia wwożenia i wywiezienia towarów do obecnie funkcjonujących terminali elbląskich.

Oprócz tych inwestycji pozyskaliśmy również tutaj, za pośrednictwem samorządu elbląskiego, nabrzeża przeładunkowe znajdujące się obecnie przy terenach Energi Kogeneracja. Energa Kogeneracja posiada właśnie wspomnianą bocznicę kolejową, natomiast ta bocznica kolejowa mogła być tylko i wyłącznie używana na potrzeby Energi Kogeneracja. Po naszych rozmowach i negocjacjach obecnie ta bocznica jest skomercjalizowana, tak że już dzisiaj możemy korzystać z przeładunku bezpośredniego statek–transport kolejowy i odwrotnie, natomiast przy tym nabrzeżu nie posiadamy terminali składowych, ale liczymy na współpracę z Energą Kogeneracja, która takie place posiada i może korzystać również z transportu morskiego, z którego, jak do tej pory, nie korzystała.

W kolejnych swoich założeniach mamy przede wszystkim, ponieważ tory wodne zostaną już pogłębione przez Skarb Państwa, co nas bardzo cieszy, my z kolei musimy pogłębić – powiedzmy sobie – wodę przy samych nabrzeżach. Natomiast dokumentacje techniczne, które posiadamy i terminale, które zostały zbudowane – ich możliwości techniczne są takie, żeby z większych nakładów inwestycyjnych na modernizację nabrzeży możemy pogłębić rzekę przy samych nabrzeżach do głębokości maksymalnej 5,25 m, czyli nawet więcej, niż w projektowanym torze wodnym. Natomiast bardzo nas cieszy, że został ujęty ten kawałek 2,5 km plus kolejny 1 km pod kątem pogłębienia toru rzeki, co pozwoli praktycznie już w przyszłym roku, jeżeli wszystko pójdzie zgodnie z terminami, na wpływanie jednostek o zanurzeniu nawet do 4,5 m, natomiast w dalszym ciągu będziemy ubiegali się w przyszłych budżetach o umocnienie tego pozostałego odcinka rzeki, co stworzy możliwości, że cały tor rzeki będzie pogłębiony nie tylko na szerokości 20–25 m, ale na całej szerokości rzeki. To stworzy również możliwość cumowania jednostek przy tych nabrzeżach, jak również przy realizowanej obrotnicy, stworzenia akwenu, gdzie jednostki nie tylko będą miały możliwość obracania się, ale jeszcze będziemy mieli tam drobny zapas, gdzie będzie miejsce oczekiwania na postój przy nabrzeżach przeładunkowych.

Oczywiście w swoich planach mamy również plany przejęcia kolejnych terenów portowych, które niestety w czasach restrukturyzacji i prywatyzacji zostały przekazane czy też sprzedane prywatnym spółkom. Jednym z takich terenów jest teren obecnie w posiadaniu Grupy Żywiec. Przy tym terenie my posiadamy swoje nabrzeże, natomiast teren o tyle jest wartościowy, że jest już terenem umocnionym z placami składowymi, z magazynami, i również dostępem do bocznicy kolejowej. Tak że to mamy w swoich priorytetach. Oczywiście czekamy niecierpliwie na pogłębienie toru wodnego, dzięki czemu już będziemy mogli obsługiwać jednostki na istniejących terminalach, a w międzyczasie będziemy podejmowali decyzję.

Ja przypomnę, że samorząd elbląski ubiegał się o środki finansowe na inwestycje portowe w kwocie około 200 mln zł. Niestety, środki unijne w tym czasie zostały zablokowane i nie mogliśmy się o nie ubiegać. Dzisiaj ponownie, w ramach Funduszy Europejskich Warmii i Mazur, składamy wnioski, gdzie te środki będziemy mogli pozyskać pod realizację założonych inwestycji. To tyle w skrócie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani dyrektorze. Otwieram dyskusję. Kto z państwa posłów chciałby zabrać głos?

Pan poseł Andrzej Śliwka.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Dużo wątków zostało poruszonych, więc postaram się to usystematyzować.

W pierwszej kolejności warto powiedzieć, jak wygląda sytuacja portu morskiego w Elblągu. Ona jest nie za dobra i pan dyrektor Zgliński wie o tym doskonale. Przecież jeżeli spojrzy na swoje wyniki, to wie o tym, że na przestrzeni ostatnich lat skumulowana strata w porcie sięga blisko 1 mln zł. Udział w obsłudze przeładunków w skali całego kraju to jest promil. Proszę mnie poprawić, panie dyrektorze, ale zdolność przeładunkowa portu morskiego w Elblągu, to jest w tym momencie 1,5 mln ton. W ubiegłym roku to było 140–150 tys. ton przeładowane, a w tym roku jest na jakim poziomie?

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg Arkadiusz Zgliński:

W ubiegłym roku, panie pośle, było 37 tys. ton. Rok wcześniej było 150 tys. ton.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Dokładnie, więc mamy do…

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg Arkadiusz Zgliński:

Natomiast – przepraszam – ta sytuacja nie powinna nikogo dziwić, ponieważ kanał nie został oddany…

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Ale chwileczkę, pozwoli mi pan, panie dyrektorze, ja…

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg Arkadiusz Zgliński:

Pan, panie pośle, ma swoje argumenty. Ja, jako prawnik, akurat mam…

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Ale jeżeli bym mógł…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Drodzy państwo, bardzo przepraszam, ale dla porządku dyskusji będziemy tutaj… Na naszych posiedzeniach Komisji wątki kontynuujemy tak długo, aż są wyczerpane, więc każdy będzie mógł zabrać głos.

Panie pośle, bardzo proszę o przedstawienie pana stanowiska wraz z pytaniami. Potem pan dyrektor czy też pan minister, a potem następne pytania, jeżeli będą.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Więc tym gorzej, bo według informacji, które ja miałem, było to na poziomie 60 tys. ton. 37 tys. ton to jest, jeżeli się nie mylę, wykorzystywanych 2% zdolności przeładunkowych portu w Elblągu.

W strategii, o której pan dyrektor Zgliński mówił, w 2014 r., 2015 r. i w aktualizacji z 2019 r. nie ma portów w Gdańsku, Gdyni, kompleksie Szczecin–Świnoujście. Jest współpraca z portami w Bałtyjsku, w Kaliningradzie. Właśnie w oparciu o te porty Zarząd Portu Morskiego w Elblągu, a także rządzący Elblągiem, widzieli perspektywę rozwoju portu morskiego w Elblągu. W mojej ocenie, w ocenie Prawa i Sprawiedliwości, mieszkańców Elbląga, to była błędna logika. Ja w tym zakresie nie winię pana dyrektora personalnie, bo oczywiście to było realizowanie według wytycznych ówczesnego prezydenta miasta. Sama sytuacja w porcie, tak jak wspomniałem, nie jest za dobra, dlatego też port musi się ratować tym, że pełni również rolę parkingu dla tirów, gdzie znaczna część terenu portu, terminalu przeładunkowego jest wygospodarowana na to, żeby tiry tam parkowały, więc to też, panie dyrektorze, jeżeli mógłbym poprosić o tę informację, w jakim zakresie jest to zysk dla Zarządu Portu Morskiego Elbląg; jak to wygląda również procentowo, jeżeli chodzi o wpływy do portu morskiego.

Ale jesteśmy tutaj, żeby porozmawiać o tej sytuacji, która dotyczy, jak to pan minister Marchewka powiedział roboczo, etapu 5, bo rzeczywiście przekop Mierzei Wiślanej, zgodnie z ustawą, jest trzyetapowy. Ja rozumiem, że ten odcinek P1–P2 także roboczo został roboczo nazwany etapem 4 przez pana ministra, bo zakładam, że pan minister doskonale zna ustawę, o której mówimy, więc wie o tym, że ten odcinek jest de facto w tej

trzeciej części, ale przyjmijmy tę nomenklaturę, o której pan minister mówi i skupmy się na tym etapie 5, czyli tym odcinku 800–900 m.

22 marca panowie ministrowie przyjechali do Elbląga w kampanii wyborczej i mówili o podpisaniu porozumienia, z którego wynikało, że 30 mln zł zostanie przekazane na rozwój portu morskiego w Elblągu i jako osoba związana z Elblągiem bardzo się z tego powodu cieszę, że środki rządowe trafiają do Elbląga. W ostatnim czasie setki milionów trafiały do Elbląga, jeżeli chodzi o wsparcie rządu Prawa i Sprawiedliwości, więc każda kwota jest kwotą wskazaną i bardzo dobrze, że ona jest. Tylko, panie ministrze, pojawiła się pewna rozbieżność, bo z dokumentu, który państwo przedłożyliście nam, Komisji, wynika, że te porozumienie dotyczy możliwości składowania urobku z prac czerpanych na działkach należących do miasta Elbląg, a nie przekazania 30 mln zł na pogłębienie toru wodnego, więc kiedy pan minister Marchewka mówił prawdę. Czy wtedy, kiedy stanął w porcie morskim w Elblągu 22 marca i mówił o tym, że 30 mln zł zostanie przekazane i to jest jakby w treści porozumienia, czy podpisując się pod tym dokumentem, który został przekazany szacownej Komisji? Więc w tym zakresie bardzo, panie ministrze, prosiłbym o szczegółową informację.

Kolejną rzeczą, która również się pojawiła w wypowiedziach medialnych odnośnie tej kwestii, to było to, że te 30 mln zł rozwiązuje sytuację rozwoju portu morskiego w Elblągu. Szanowni państwo, panie ministrze, mówię jak „śliwka do marchewki”, pan doskonale wie o tym, że te 30 mln zł nie rozwiązuje kwestii związanych z wyzwaniami, przed jakimi stoi port morski w Elblągu. Jeżeli chcemy, żeby port morski w Elblągu, i to sobie czynię za honor, bo ja cały czas powtarzam, że w Elblągu powinien powstać port z prawdziwego zdarzenia. Byłem bardzo dumny, jak minister Klimczak i minister Marchewka powtarzali to na swojej konferencji prasowej i głęboko wierzę, że to nas łączy, ale delikatnie mówiąc, państwa czyny temu przeczą, ponieważ jeżeli pan minister, jako osoba pochodząca ze Szczecina, wie o tym doskonale, że warunkiem rozwoju portu jest stałe finansowanie go pod niezbędne inwestycje. Nie będę mówił tego do pana dyrektora Zglińskiego, bo ja znam stanowisko pana dyrektora Zglińskiego i wiem o tym, że pan dyrektor Zgliński wolałby, że port morski w Elblągu był portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, bo to by zapewniało strumień finansowy, który płynąłby do portu morskiego w Elblągu. Zabezpieczenie, tak jak to płynie do Gdańska, Gdyni, kompleksu Szczecin–Świnoujście i to byłaby wielka szansa właśnie rozwojowa i państwo też doskonale zdajecie sobie sprawę, że to nie byłaby żadna kradzież portu, bo jak się spyta mieszkańców, włodarzy takich miast jak Gdynia, Szczecin, to oni są zadowoleni z tego, że mają port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Więc moje pytanie jest także do pana ministra, do pana dyrektora Zglińskiego: Czy port morski w Elblągu w państwa ocenie lepiej by się rozwijał w momencie, kiedy byłby portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej? I kolejne pytanie: Czy ewentualna dywidenda, która byłaby wygenerowana przez port morski w Elblągu, byłaby wypłacana do udziałowców, bo mówimy o spółce z o.o., czy ona byłaby przeznaczana na inwestycje, jak to wygląda zgodnie z przepisami prawa, bo to też w tym przedmiocie było wielokrotnie powtarzane, bo to, że wpływy z PIT, z CIT by pozostawały w Elblągu i służyły na rozwój miasta, to jest to oczywiste, tak jak to służy w Gdańsku, w Gdyni, w mieście Szczecin, więc co do tego nie mamy żadnych wątpliwości.

Podczas tej konferencji prasowej, już wrócę do niej, 22 marca pan minister Klimczak powiedział o tym, że port będzie służył rozwojowi również, jeżeli chodzi rozwój terminalu przeładunkowego zbożowego. Ja bym poprosił pana ministra Marchewkę o uszczegółowienie tej tematyki, bo jest to bardzo ważne z tej pespektywy rozwoju polskiego rolnictwa i także dystrybucji wywozu i sprzedaży zboża, więc jeżeli macie państwo wiedzę w tym zakresie, a zakładam, że macie, skoro minister użył takiego zwrotu. Nie ukrywam, że jest mi bliska ta wizja, ponieważ będąc jeszcze wiceministrem aktywów państwowych również zabiegałem o to, żeby taki terminal przeładunkowy właśnie mógł funkcjonować w Elblągu.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałbym się jeszcze odnieść do tego, co powiedział pan dyrektor Zgliński o środkach unijnych, które zostały zablokowane. Panie dyrektorze, pan wie o tym doskonale, że mówi pan o środkach z RPO. Te środki

zostały zgłoszone przez marszałka województwa, pana Marka Brzezina. Ja z panem marszałkiem Brzezinem spotykaliśmy się u pana ministra Pudy. To województwo negocjowało z Komisją Europejską w tym zakresie. Stanowisko rządu, co do tych środków, było pozytywne. W związku z powyższym te środki nie zostały przekazane nie ze względu na to, co pojawia się w przestrzeni medialnej, że jest to związane z realizacją inwestycji takiej jak właśnie kanał na Mierzei Wiślanej, tylko związane z tym, że podobne środki są przekazywane takim podmiotom, jak właśnie porty w Gdańsku, w Gdyni i innym portom. Przecież pan o tym doskonale wie i wie pan o tym, że to miasto złożyło wniosek na pogłębienie tego toru wodnego właśnie ze środków unijnych. Czyli zobaczcie państwo, Wysoka Komisjo, że mamy do czynienia z pewnym rozdwojeniem jaźni. To znaczy, z jednej strony miasto mówi, że nie jest władne w zakresie pogłębienia – znaczy nie miasto, tylko spółka miejska – toru wodnego na odcinku 800–900 m, a z drugiej strony, jako wykonawca-inwestor, składa wnioski do Komisji Europejskiej na różne programy rządowe, żeby być beneficjentem danej inwestycji. Czyli z jednej strony mówi, że nie jest władne w tym zakresie, a z drugiej strony składa wnioski w tym zakresie. Już nie będę wracał, panie ministrze, panie dyrektorze, do kwestii związanej z tym, że w 2018 r. pan prezydent Wróblewski, jak starał się o swoją reelekcję, w swojej ulotce wyborczej napisał, że pogłębi ten odcinek. W związku z powyższym nie mieliśmy do czynienia z sytuacją sporu, bo sytuacja była jasna. Nawet ekspert wybrany przez miasto, pan profesor Suwaj, przygotował opinię prawną. Przecież minister infrastruktury, Zarząd Portu Morskiego Elbląg, Urząd Morski w Gdyni są w posiadaniu tej opinii, z której wynikało, że to podmiot zarządzający portem jest właściwy w tym przypadku do pogłębienia tego odcinka na długości 800 m.

Ja, mając na względzie tę dobrą wolę ze strony pana ministra Klimczaka, pana ministra Marchewki, chęci pogłębienia tego odcinka, chciałbym się spytać w tym zakresie o podstawę prawną. Co się zmieniło? Jakie działania zostały podjęte i jak zmieniło się stanowisko w Urzędzie Morskim w Gdyni, że zmieniła się decyzja w tym zakresie? Jakie czynności zostały podjęte? I pytanie w moim przekonaniu bardzo zasadnicze: Czy na ówczesnym stanie prawnym, jeżeli się zmienił stan prawny, można było podjąć tę inwestycję, o której państwo w tym zakresie mówicie? Bo mieliśmy do czynienia z różnymi stanowiskami. Prezydent miasta, dyrektor Zarządu Portu raz mówili tak, raz mówili inaczej. Ja rozumiem, że państwo podjęliście jakieś działania, związane z legislacją, w tym zakresie. Jeżeli tak, to bym bardzo poprosił o szczegółowe stanowisko pana ministra Marchewki.

Jeszcze jedna kwestia, która w moim przekonaniu wymaga sprostowania. Pan dyrektor Zgliński mówił o 100 mln zł, które zostało przeznaczone na rozwój portu w Elblągu. Te 100 mln zł zostało przeznaczone w perspektywie trzydziestoletniej. Warto powiedzieć, że miasto przez ostatnie lata przeznacza okrągłe 0 zł na inwestycje w porcie, to po pierwsze. W planie wieloletnim inwestycyjnym, jeżeli chodzi o port morski w Elblągu, została przeznaczona kwota do 2035 r., w wieloletnim planie inwestycyjnym – kolejne olbrzymie 0 zł. O tym warto wspomnieć, a te 100 mln zł, które zostało wydatkowane przez 30 lat, nie było środkami miejskimi. Pan dyrektor Zgliński chyba to potwierdzi. To były często środki pozyskiwane z budżetu państwa. To były w większości środki również unijne, które służyły też inwestycjom bardzo ważnym, powodującym, że Elbląg stał się piękniejszym miastem, ale także, panie dyrektorze – pan dyrektor Zgliński przyzna – nie są to inwestycje sensu stricto portowe, tylko to są inwestycje polegające na modernizacji nabrzeża pasażerskiego, mostów zwodzonych, które są dysfunkcjonalne. Pan dyrektor Zgliński się teraz uśmiecha, więc wie o tym doskonale, jako elblążanin, że w znacznej mierze były w ostatnim czasie również wyłączone z użytku, przynajmniej tego samochodowego. Więc, szanowni państwo, mówmy szczerze, rozmawiajmy uczciwie. To jest to, czego od państwa oczekuję. Jeżeli chcemy, żeby w Elblągu powstał port z prawdziwego zdarzenia – mam nadzieję, że się państwo ze mną zgodzicie – w Elblągu powinniśmy nie wyważać otwartych drzwi, tylko skorzystać z modelu, który funkcjonuje od lat 90. w Polsce – modelu portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Jest uchwała Rady Ministrów, jest stanowisko Ministerstwa Infrastruktury z 2019 r., które wprost mówi o tym, że port morski w Elblągu ma wszystkie predyspozycje do tego, żeby

być takim portem. To będzie sukces nas wszystkich, jeżeli w Elblągu nie będzie przeładunku na poziomie 30 tys. ton, tylko w perspektywie kolejnych inwestycji 1,5 mln ton zrealizujemy w pespektywie 2 lat, a 3–4 mln ton w kolejnych latach i przygotujemy cały pakiet inwestycji, bo tu zostały przedłożone przez pana dyrektora Zglińskiego Wysokiej Komisji plany inwestycyjne. Ja się cieszę, że te plany powstały, bo ja pamiętam, jak wnioskowałem do pana dyrektora Zglińskiego, do pana prezydenta Wróblewskiego o to, żeby przedłożyli te plany inwestycyjne, to przez rok nic nie otrzymywaliśmy. To jest na piśmie; to nie jest jakieś widzimisię; to wynika z tego, co jest w dokumentacji pomiędzy resortami.

Więc jeżeli, szanowni państwo… To jest taka moja konkluzja, ale także pytanie do pana ministra Marchewki, do pana dyrektora Zglińskiego: Czy w państwa ocenie, jeżeli port morski w Elblągu będzie portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, to czy miasto Elbląg na tym skorzysta, czy Polska gospodarka na tym skorzysta? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Padło wiele szczegółowych pytań; też kilka kwestii, które wymagają chyba wyjaśnienia, jak chociażby te kwestie środków unijnych, ale zacznijmy od pana ministra. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dużo wątków zostało poruszonych, to prawda.

Po pierwsze, to dziękuję. Cieszę się, że pan poseł tak wnikliwie śledził informacje, które przekazaliśmy w Elblągu. Tak, to było porozumienie, dlatego że samorząd z rządem w końcu mógł podać sobie ręce. Prawda jest taka, że porozumienie, które zostało podpisane pomiędzy Urzędem Morskim, a portem, dotyczy właśnie współpracy przy realizacji tego przedsięwzięcia, czyli składowania tego urobku. My, jako rządzący, jesteśmy odpowiedzialni za to, żeby uchwałą Rady Ministrów zmienić zakres finansowy realizacji tej inwestycji, a nie przekazywać środki finansowe portowi, bo po prostu nie możemy tego robić. Jesteśmy zobowiązani do tego, aby utrzymywać w odpowiednim stanie i inwestować w to, nad czym mamy kontrolę i nadzór, a w tym wypadku tor podejściowy do portu w Elblągu jest w naszej gestii. W gestii po prostu państwa. Zapytał pan, jak to było możliwe, że nagle ten ostatni, kilometrowy odcinek toru wodnego został uznany za tor podejściowy, a nie jest to odpowiedzialność miasta. Sprawa jest prosta – wystarczyło trochę dobrej woli i po prostu zmiana zarządzenia dyrektora Urzędu Morskiego, gdzie ostatni odcinek drogi wodnej został wpisany jako tor podejściowy do portu w Elblągu i jako ta część, za którą odpowiedzialny był i jest Urząd Morski. Więc sprawa jest bardzo prosta i myślę, że pan, panie pośle, doskonale zdaje sobie z tego sprawę, bo te możliwości były już dawno, tylko nie zostały wykorzystane. Nie chcę mówić o tym, co było w poprzedniej kadencji – o tych propozycjach przejmowania majątku komunalnego, majątku miasta. To nie ma dzisiaj znaczenia. Dzisiaj znaczenie ma to, że zostały podjęte konkretne… Ja pamiętam, panie pośle, posiedzenia tej Komisji, gdzie ja siedziałem za stołem prezydialnym, pan był wtedy wiceministrem i doskonale pamiętam tę rozmowę pomiędzy przedstawicielami miasta, a rządu i wskazywaliście wówczas jasno, że inwestycja może być realizowana wtedy, kiedy majątek samorządu zostanie po prostu przejęty pod nadzór Skarbu Państwa – tak to wyglądało.

Dzisiaj jesteśmy w momencie, kiedy zostały podjęte konkretne działania, które zmierzają do tego, aby port w Elblągu dostał po prostu szansę na rozwój. Jeżeli pan mówi o konkretnych przeładunkach, to oczywiście wszystko zależy od tego, jak będzie funkcjonować ta infrastruktura podejściowa do portu, jak będzie wyglądała. Wydanie 2 mld zł na inwestycję związaną z przekopem Mierzei Wiślanej to są ogromne pieniądze i mówiąc o tym, że dzięki temu rozwija się port w Elblągu, no to wie pan – to jest trochę tak, jakby wybudować piękną, pięciopasmową autostradę, która się kończy gdzieś w polu, więc trzeba poprowadzić kolejne inwestycje i my właśnie to realizujemy. Mówię szczerze, po prostu w myśl dobrej współpracy i w myśl poczucia odpowiedzialności za rozwój portu w Elblągu. Bo port w Elblągu jest co prawda portem komunalnym, ale z punktu widzenia działalności Ministerstwa Infrastruktury mamy cztery porty, które mają kluczowe

znaczenie dla gospodarki narodowej, a tych mniejszych portów, do tego przystani, jest dużo więcej i my realizujemy działania, które służą chociażby budowie i przygotowaniu infrastruktury podejściowej do wszystkich tych portów i przystani, więc w tym wypadku podjęliśmy konkretne działania i na tym się skupiamy. Zresztą zostało już rozpoczęte procedowanie dotyczące zmiany tego zarządzenia. Te działania zostały podjęte. Został wpisany do wykazu dokument, który zmienia uchwałę dotyczącą wieloletniego programu, co pozwoli na zagwarantowanie dodatkowych 33 mln zł. To są szacunki Urzędu Morskiego i my te pieniądze wpisujemy na podstawie informacji, danych, które dostajemy z Urzędu Morskiego, bo Urząd Morski w Gdyni ma najlepszą, najbardziej kompleksową wiedzę w tej sprawie i pani dyrektor ma tutaj nasze pełne wsparcie i zaufanie, więc chcę powiedzieć, że z tego punktu widzenia można było to zrobić już dawno. Kwestia dotyczyła tylko po prostu wybrania odpowiedniej ścieżki. Ja rozumiem, że pan poseł, też jako elblążanin, zwraca uwagę na interes swojego miasta i portu, i myślę, że tutaj nie było sporu, czy realizować taką inwestycję, tylko jak ją realizować, a my wybraliśmy tę ścieżkę, która jest naszym zdaniem najlepsza, dlatego że z jednej strony daje możliwość zwiększenia potencjału portu w Elblągu, jednocześnie szanując interes miasta i majątek miasta, którego to port jest właśnie portem komunalnym i do miasta należy.

Zapytał pan o słowa pana ministra Klimczaka. Ja musiałbym sprawdzić, jaki był dokładnie kontekst tej wypowiedzi, więc myślę, że takiej odpowiedzi moglibyśmy udzielić na piśmie, ale myślę, że tutaj też mogło chodzić o to, że według danych, które mamy przygotowane, w 2023 r., do portów w Gdańsku i w Gdyni zanotowano 393 zawinięcia statków, które mają parametry około 100 m długości, 20 m szerokości o zanurzeniu 4,5 m, czyli takich, które mogłyby wpływać właśnie do portu w Elblągu. To jest liczba zawinięć, a nie konkretna liczba statków, bo któryś statek mógł zawijać kilka razy do portu w Gdańsku lub w Gdyni, ale tych statków, czy tych zawinięć, było około 400 i to są te statki, które właśnie po realizacji tych inwestycji o których rozmawiamy, mogłyby również wpływać do portu w Elblągu, więc ten potencjał mógłby być po prostu zwiększony, więc tak na to patrzymy z punktu widzenia po prostu statystyk, które mamy w porcie. To tyle, co mam do powiedzenia, chyba że pani dyrektor chciałaby coś uzupełnić.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy pan minister uważa, że gdyby port w Elblągu był portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki Polski, byłoby to i dobre dla Polski, i dobre dla Elbląga, i dla całej naszej gospodarki?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Zgodnie z ustawą o portach, to rozróżnienie dotyczy tylko i wyłącznie kwestii własnościowych. Tutaj padły takie informacje, że przekazywane byłyby wtedy jakieś dodatkowe pieniądze, ale przecież do portów w Szczecinie, Świnoujściu, Gdańsku czy Gdyni nie idą jakieś szczególne pieniądze z budżetu państwa, dlatego że to są spółki akcyjne i one funkcjonują na swoich zasadach, natomiast urzędy morskie realizują działania, które dotyczą właśnie budowy i utrzymania torów podejściowych do tych portów i tej infrastruktury, która z naszego punktu widzenia, jako infrastruktura dostępowa, ma najistotniejsze znaczenie dla funkcjonowania tych portów, więc jeśli chodzi o to rozróżnienie pomiędzy portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, a mamy takie trzy porty, w tym jeden zespół dwóch portów, i port komunalny, jakim jest port w Elblągu, to z tego punktu widzenia utrzymania torów podejściowych i dróg do portów nie ma to praktycznie żadnej różnicy. To jest majątek należący do miasta i z naszego punktu widzenia przejmowanie tego majątku nie będzie czymś, co nagle sprawiłoby, że port dostanie wielkie pieniądze, bo tak po prostu nie będzie. To tak nie funkcjonuje. To jest tylko i wyłącznie kwestia nadzoru właścicielskiego i takich wniosków ze strony urzędu miasta nie było i nie ma, więc my widzimy tę współpracę jako współpracę na zasadach partnerskich i w tej chwili nie ma w ogóle takich wniosków, więc uważam, że te działania, które są teraz realizowane przez Urząd Morski jako instytucję państwową w pełni dają możliwość porównania do tego, co dzieje się w kontekście utrzymania dróg podejściowych do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Żadnych różnic tutaj nie ma.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, nie mogę się z panem ministrem zgodzić w tym wypadku, bo być może tutaj ja – wspólnie z panem posłem Śliwką, trochę po zawodzie, bo obaj jesteśmy adwokatami – nie raz zauważaliśmy takie transakcje, gdzie za pakiet akcji, po pierwsze, kontrahent musi wypłacić wynagrodzenie, które w oczywisty sposób jest później przekazywane na inwestycje zazwyczaj, ale też zobowiązuje się przy przejmowaniu akcji do jakiegoś szerokiego pakietu inwestycyjnego. Przecież z bardzo tożsamą sytuacją na nieco innym podmiocie, bo chodzi chociażby o konkretny terminal zbożowy w porcie w Gdyni, mieliśmy do czynienia przy ostatnim przetargu, który, słyszałem pogłoski, że ma być unieważniany, chociaż tutaj żadna oficjalna informacja do Komisji nie przyszła. Więc to jest normalne działanie handlowe, inwestycyjne, że przy takiej – pan to nazwał „przejmowaniem", ale tak naprawdę jest to po prostu wykupienie pewnego udziału w akcjach – realizacji jakiegoś planu inwestycyjnego, który jest po prostu twardym zobowiązaniem dokonywanym przy zakupie, więc to się wcale nie wyklucza – tutaj muszę się nie zgodzić.

Panie ministrze, jakbym mógł dopytać o tę kwestię, która nie do końca została dla mnie wyjaśniona, ale aż tak nie przyglądałem się tym wypowiedziom pana ministra Klimczaka, ale te 30 mln zł, które było zadeklarowane w przestrzeni, jak rozumiem, na rzecz portu, to panu Klimczakowi nie chodziło ściśle o zarząd portu w Gdyni – spółkę, która miałaby do dyspozycji jakieś kwestie inwestycyjne tych środków, tylko na pogłębienie tego toru, czyli to…

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Ale to tak brzmiało.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Aha. Czyli to nie były środki na port, tylko na to, co i tak państwa zdaniem nie jest w obowiązku Urzędu Morskiego. Czyli można powiedzieć, że to… Trochę niezrozumiała dla mnie rzeczywiście sytuacja, bo państwo…

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Mogę wyjaśnić, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

…zobowiązywaliście się do przekazania jakichś środków, z których, wedle państwa interpretacji prawa, wynikałoby, że i tak musielibyście ten tor pogłębić, tak?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Nie. Tak nie było, dlatego że do tej pory ten ostatni odcinek, o którym rozmawiamy, czyli o odległości około 1 km, nie był uznawany za tor wodny, który leży w gestii Urzędu Morskiego. Zmieniliśmy więc ten zakres tak, żeby właśnie wpisać ten tor podejściowy na ostatnim kilometrze jako tor nadzorowany przez Urząd Morski i jednocześnie złożyliśmy wniosek o zmianę uchwały dotyczącej tego wieloletniego programu o rozszerzenie finansowania o kwotę 33 mln zł, co pozwoli na pogłębienie właśnie na tym ostatnim kilometrze, więc bez tych dwóch decyzji te działania po prostu nie byłyby możliwe.

Nie można było zrealizować tego działania bez zmiany zarządzenia dyrektora Urzędu Morskiego, dlatego że wtedy to nie było bezpośrednio władztwo Urzędu Morskiego. Teraz już jest i te środki finansowe mogą być właśnie realizowane i to jest to, o czym mówił pan poseł Śliwka, mówiąc o jakiejś ekspertyzie, która wskazywała, że to jest kwestia odpowiedzialności zarządu portu, ale powiedzmy sobie wprost – tutaj chodzi przede wszystkim o stworzenie szansy portowi i to jest tylko kwestia wyboru odpowiedniej ścieżki dojścia do tego. My uznaliśmy i wiemy, że jest to możliwe, że zmiana zarządzenia dyrektora Urzędu Morskiego, które wpisze ten ostatni kilometr jako tor podejściowy do portu w Elblągu w gestii właśnie i w nadzorze Urzędu Morskiego w Gdyni pozwoli na sfinansowanie tego przez państwo i to w ten sposób zostało zrealizowane. Gdyby nie te dwie decyzje. Pierwsza, o zmianie zarządzenia i druga, o zmianie uchwały, te prace nie mogłyby być realizowane, więc to nie jest tak, że gdybyśmy nie zmienili prawa, to moglibyśmy robić coś, co, jak pan przewodniczący powiedział, i tak do nas należy. Nie, do tej pory rząd takich praktyk nie stosował. My to zmieniliśmy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, oczywiście przekażę panu głos, ale ja też lubię dopytywać w trakcie dyskusji.

Panie ministrze, nie jestem tu specjalistą w zakresie kwestii prawa wodnego i torów podejściowych, natomiast pytam o te kwestie prawne, bo one wydają mi się tutaj kluczowe. Bo jak mówi pan minister o tym, że zostało zmienione zarządzenie dyrektora Urzędu Morskiego, które pozwoliło na to, żeby zmienić kwalifikacje tego ostatniego kilometra jako toru podejściowego, to tak w praktyce to nie jest zmiana prawa. To jest zmiana decyzji wykonawczej, to po pierwsze.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Nie, to jest prawo miejscowe.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To jest prawo miejscowe, tak?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak, musi być skonsultowane z wojewodą.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

OK. I bez zmiany innych okoliczności prawnych ani… Zaraz pani dam głos, pani dyrektor, spokojnie. Proszę tylko dać mi zadać pytanie.

Czyli bez zmiany okoliczności prawnych i bez zmiany okoliczności faktycznych dyrektor może zarządzeniem swobodnie zmieniać tak naprawdę charakter tego kilometra toru wodnego i wskazywać go jako podejściowy, jak wcześniej nie był tak traktowany?

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Oczywiście to wynika z analizy sytuacji, ale analogicznie był potraktowany 4 lata temu odcinek P1–P2. Również została zmieniona zarządzeniem dyrektora infrastruktura dostępu do portu w Elblągu i została doprowadzona od punktu P1 do punktu P2, i ona weszła w pierwszą nowelizację programu wieloletniego – to co jest w tym momencie wykonywane.

Decyzja o tym, że to może być przedłużone, to jest trochę kwestia interpretacyjna, co jest infrastrukturą dostępu, natomiast tutaj ewidentnie można taką interpretację było zrobić, bo tamto przedłużenie z P1 do P2 wynikało z tego, że było tylko do tego punktu, dlatego że w tamtym czasie zarząd portu w Elblągu składał wniosek o dofinansowanie do obrotnicy, która miała być przy Kanale Jagiellońskim. Więc logicznym było, że doprowadzamy infrastrukturę dostępową do tejże obrotnicy i jeśli zarząd portu już składał wniosek o obrotnicę, to ona miała być infrastrukturą portową w ich zarządzie. W portach jest różnie. W porcie w Gdańsku są obrotnice, którymi zarządza Zarząd Portu i są obrotnice, którymi zarządza Urząd Morski. To po prostu wynika z różnych analiz technicznych i często dostosowujemy się też do tego, skąd i kto może pozyskać pieniądze na ten… W porcie w Gdańsku jak pozyskaliśmy pieniądze na tor wewnętrzny po Wiśle Śmiałej i Martwej, to też go wpisaliśmy do.. To w tym momencie pan minister, bo porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej to jest rozporządzenie ministra infrastruktury i to zostało zmienione, i tutaj też tak było, dlatego tylko do tej obrotnicy pieniądze na jej wybudowanie pozyskiwał w tym momencie Zarząd Portu. W momencie, jak to się okazało niewykonalne, to była możliwość potraktowania tej obrotnicy jako infrastruktury dostępowej, bo w wielu portach tak jest, że kończy się infrastrukturą dostępową. Na przykład w porcie w Łebie, w porcie w Ustce bywa analogicznie i tutaj zostało to w tym momencie wykonane jakby poprzez zmianę zarządzenia dyrektora urzędu, tak że to są takie trochę technikalia, ale to wynika z analiz. Tutaj ta analiza nie była w sprzeczności z moją wiedzą hydrotechniczną i inżynieryjną.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rozumiem, a ta opinia prof. Suwarta dotyczyła też tych…

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

To był ten moment, kiedy to nie było w tej infrastrukturze i rzeczywiście, jeśli nie było wpisane w zarządzenie, to nie było możliwości. Natomiast decyzja, żeby to wpisać w zarządzenie, była możliwa.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A państwo posiłkowaliście się jakimiś opiniami prawnymi w zakresie zmiany tego zarządzenia w ten sposób?

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

To chyba raczej inżynieryjnymi powinni byśmy się posiłkować, bo to jest kwestia raczej inżynierska, niż prawna.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

I takimi się państwo posiłkowaliście, czy nie?

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Przepraszam, ale myślę, że moja wiedza inżynierska jest wystarczająca.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie no, oczywiście ja nie jestem tutaj ekspertem, pani dyrektor. Proszę się na mnie nie obrażać.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Ja po prostu wiem, że w innych portach, w Ustce, w Łebie, są analogiczne sytuacje i tam też te główne tory podejściowe są do obrotnicy, a nawet do jakiegoś głównego rozwidlenia. To zależy od portu. My analizujemy sytuację w każdym z tych portów.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Mogę słowo?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, panie ministrze, tylko żebym nie zapomniał – pani dyrektor, czy też panie ministrze, poproszę o przesłanie tej opinii prof. Suwarta i tego zarządzenia pierwszego. Dobrze mówię, Suwarta?

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Suwaja. Ja mam tę opinię pana prof. Suwaja. Jak najbardziej udostępnię panu przewodniczącemu.

Ja się bardzo cieszę, że pani dyrektor i pan minister przyznali, że w ówczesnym stanie prawnym to, co proponowały władze miasta, było nierealne. To jest bardzo dobra tego konkluzja, bo potwierdza to, o czym mówiliśmy wcześniej. Bardzo za to pani dyrektor dziękuję i ja mam tylko pytanie, jeżeli mogę – wszedłem w zdanie panu przewodniczącemu, ale to jest bardzo istotna kwestia – pani dyrektor, a co się zmieniło? Przecież pani w Urzędzie Morskim pracowała również w poprzednich latach na wysokim stanowisku kierowniczym. Co się w tym zakresie zmieniło, że Urząd Morski podjął w tym zakresie decyzję bez tego, co pani mówi, czyli uwarunkowania hydrologicznego, bez analizy hydrologicznej, tylko w oparciu…

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Wola polityczna.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, to pan minister lub pani dyrektor powie. Nie krzyczcie.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Ale dlaczego nie mogę się odezwać?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No bo pan poseł pyta nie ciebie, tylko pyta ministra.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Ja przepraszam, panie pośle, ja proponowałam takie rozwiązanie na roboczo, również wcześniej. Ono nie było zaakceptowane. Ja przepraszam, nie chciałabym tego tutaj głośno artykułować, ale proponowałam, mówiłam, że to jest możliwe w taki sposób, o jakim teraz mówimy.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Problem jest taki, że stanowisko Urzędu Morskiego było jednoznaczne w tym zakresie, ale dziękuję za ten głos potwierdzający to, o czym od dawna mówiliśmy.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Spóźniłem się, bo miałem inną komisję. Nie możesz odmawiać udzielania głosu posłowi, przepraszam cię bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, są wyłączone mikrofony, drodzy państwo, ale czy kiedyś na tej Komisji komuś nie dałem głosu?

Poseł Jacek Karnowski (KO):

No to daj.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale to ja decyduję kiedy i w jakiej kolejności. Ja prowadzę obrady, a pan, panie przewodniczący, spóźnił się na obrady.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

No bo miałem inną komisję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale to nie jest zarzut, ale spóźnił się pan. Trwa dyskusja – dostanie pan możliwość zabrania głosu, spokojnie.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Ale ja bym chciał zabrać głos w tej dyskusji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Zabierze pan, bo to jest dyskusja właśnie dotycząca tych dwóch punktów, ale padły dość szczegółowe pytania i chcę rozwiać wszelkie wątpliwości, żeby już do tych wątków ewentualnie nie trzeba było wracać. Być może pan przewodniczący ma te same pytania, a być może nie. Będzie miał pan możliwość ich zadania.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Ta dyskusja nie ma sensu. Albo dostajemy głos, albo…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, ja akurat nie daję głosu. Każdy może to zweryfikować. Proszę być bardziej cierpliwym, panie przewodniczący.

Dobrze. Panie dyrektorze, teraz do pana, bo tam też… Pan minister, proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak jak powiedziała pani dyrektor – my od początku o tym rozmawialiśmy i wiedzieliśmy, że taka możliwość po prostu istnieje i taka była po prostu decyzja i wyrażenie zgody na podjęcie takich działań. Przecież Urząd Morski jest nadzorowany przez ministra infrastruktury, więc wystarczyło w porozumieniu z Urzędem Morskim podjąć po prostu takie działania, tak jak pani dyrektor wspomniała. Natomiast jest ustawa o portach i przystaniach morskich i jeden z jej zapisów mówi tak: „Poprzez infrastrukturę zapewniającą dostęp do portów lub przystani morskich rozumie się przez to: prowadzące do portu lub przystani morskiej oraz położone w granicach portu lub przystani morskiej tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami”. To jest definicja, która jest bardzo szeroka i według wiedzy inżynierskiej fachowców i specjalistów z Urzędu Morskiego w Gdyni takie działanie było możliwe do zrealizowania dużo wcześniej – wtedy, kiedy podejmowano decyzję chociażby o tym wcześniejszym odcinku. Więc, panie pośle, przepraszam, ale mam takie poczucie, że my zrobiliśmy coś naprawdę dobrego, a pan szuka dziury w całym i po prostu się czepia, a pan powinien nas pochwalić, bo coś, co przez ostatnie lata nie mogło zostać zrobione, zostało zrobione w ciągu pierwszych dwóch miesięcy funkcjonowania nowego rządu i pan, jako mieszkaniec Elbląga, doskonale wie, że to będzie służyć rozwojowi portu.

Ja bym chciał… Bo na razie oczekuje pan odpowiedzi i szuka pan haczyków – a jaka była opinia – przepraszam, to jest źle, że my to robimy? Niech pan odpowie, czy to jest źle, że my to robimy, czy dobrze? Ja bym chciał wiedzieć, czy pana zdaniem jest źle, że tak robimy, bo ja, wysłuchując pana opinii, mam takie wrażenie… Bo podchodzę do tej sprawy naprawdę nieemocjonalnie. Jak pan wie, tłumaczę to w sposób bardzo spokojny, wyważony, przedstawiając argumenty, mając za sobą opinie fachowców, ludzi, którzy znają się po prostu na swojej robocie i przekazujemy krok po kroku wszystkie informacje, a pan zaczyna za wszelką cenę podważać nasze decyzje, które ostatecznie służą portowi w Elblągu i całemu miastu, więc ja nie jestem w stanie tego zrozumieć, bo…

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):
Panie ministrze, jeżeli mogę odpowiedzieć, to chętnie panu odpowiem.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:
…jeżeli panu zależy na rozwoju portu w Elblągu, to powinien pan te działania po prostu wspierać, a ja mam wrażenie, że używa pan takich argumentów, które raczej świadczą o tym, że pan nie jest zadowolony z tego, co robimy.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):
Pan wchodzi w politykę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:
Nie, ja wchodzę w moją opinię na temat tego, co sądzę słuchając pana wypowiedzi.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):
Już mogę panu wyjaśnić.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:
Jeżeli pan uznaje, że to jest potrzebne, to proszę to powiedzieć.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):
Żeby pan minister nie miał wrażenia…

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:
Niech pan tylko rozwieje moje wątpliwości.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):
Drodzy państwo, spokojnie. Panie pośle Wałęsa, pan minister zwrócił się bezpośrednio do pana posła Śliwki.

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):
Ale proszę zwracać uwagę swoim posłom, żeby nie przerywali.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):
Ja nie mam tu swoich posłów. Jestem sam sobie posłem.

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):
To proszę porządnie prowadzić obrady.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):
Dobrze, panie pośle. Staram się jak mogę prowadzić obrady. Zwykle tak jest, że niektórzy są zadowoleni, niektórzy są nie…

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):
To jest niewybaczalne co pan robi.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):
Dobrze, jest to niewybaczalne co robię. Nie wiem dokładnie co, ale panie pośle Śliwka, bardzo proszę i pana, i pana ministra o niewchodzenie w jakieś takie personalne rozgrywki, bo, panie ministrze, też tutaj pragnę zauważyć, że pan przedstawia tę dyskusję w tej chwili jako czepianie, a moim zdaniem kontrolna funkcja Komisji to jest to, co powinniśmy właśnie robić i być może pana zdaniem pytania pana posła Śliwki są niezasadne, ale ja nie widzę w nim wychodzenia poza aspekty merytoryczne. Pan poseł

Śliwka, ja, każdy z nas ma prawo do swoich opinii i ma prawo takie pytania zadawać. Nie widzę w tym nic złego.

Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, ja w temacie związanym z portem morskim w Elblągu naprawdę zjadłem zęby i zależy mi na tym, żeby port morski w Elblągu się rozwijał.

Jeżeli pan się mnie pyta, czy to jest dobre, czy złe, to ja bym chciał odpowiedzieć, że jest lepszy model, z którego warto skorzystać. Jeżeli można zdobyć trzy punkty w meczu, to lepiej zdobyć trzy punkty w meczu, niż jeden punkt. W związku z powyższym ta propozycja, o której państwo mówicie – ja na samym początku powiedziałem. Pan minister pewnie nie słuchał uważnie – ja powiedziałem: Każde środki, które trafiają do Elbląga na inwestycje, są dobrymi środkami, ale jeżeli mamy na stole lepszy model rozwoju; jeżeli mamy na stole możliwość tego, że port morski w Elblągu szybciej by się rozwijał, żeby miał zabezpieczone finansowanie na kolejne inwestycje, to wolę ten lepszy model i tak się składa, panie ministrze, że ten… Już właśnie to mówię, powtarzam to od samego początku, panie ministrze, że propozycja, która leżała na stole, polegająca na tym, nie żeby przejąć port morski w Elblągu, nie żeby ukraść port morski w Elblągu, ale żeby dokapitalizować spółkę Zarząd Portu Morskiego kwotą 100 mln zł pod te inwestycje, które zostały przedstawione.

Przecież pan minister wie o tym doskonale, że w ustawie o portach i przystaniach – znaczy, powinien wiedzieć pan minister i głęboko wierzę, że pan minister wie o tym – jest art. 7 pkt 2a, 2b, który mówi o tym, że porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej mają przygotowane plany inwestycyjne wraz z zabezpieczeniem ich finansowania i w momencie, w którym byłaby to spółka, w której Skarb Państwa i samorząd miałby udziały, byłaby to gwarancja i zabezpieczenie tego, że te inwestycje, które zostały przedłożone właśnie teraz przez pana dyrektora Zglińskiego – budowa obrotnicy, budowa nowego nabrzeża, terminal numer 2 z dostępem do bocznicy – mogłyby zostać zrealizowane i kolejne inwestycje mogłyby zostać zrealizowane, a pieniądze z PIT, z CIT zostawałyby w Elblągu. Zyski nie byłyby wypłacane do Warszawy, jak mówią niestety politycy Platformy Obywatelskiej kłamiąc, przepraszam, że to powiem – tego pan nie mówił, ale lokalni politycy to mówili – tylko by zostawały w Elblągu na inwestycje. Dlatego jeżeli pan minister mnie się pyta o to… Jeżeli mogę, panie ministrze, bo widzę że pan minister nie słucha. Panie ministrze, jeżeli pan minister mnie się pyta o to, który model jest lepszy, to ja uważam, że ten model, który zaproponowałem, czyli żeby w Elblągu powstał port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i to jest rozwiązanie, które łączy wielu ludzi i to nie jest polityka, panie ministrze, bo ja proponuję teraz to w momencie, w którym państwo rządzicie. To nie jest sytuacja, w której Prawo i Sprawiedliwość rządzi Polską, i to, co byśmy chcieli, to to, żeby zarząd był w zakresie władzy rządowo-samorządowej, prawdopodobnie z większościowym udziałem Skarbu Państwa. Przecież za te kwestie odpowiadałby pan minister Marchewka. Ja mówię o pewnym modelu, który jest o wiele lepszy dla rozwoju.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No dobrze, szanowni państwo, te argumenty już się tak naprawdę powtarzają. Zamknijmy już ten wątek dyskusji.

Pan dyrektor. Do pana też było kilka pytań, a za chwilkę pozostałym posłom też udzielę głosu, jak zawsze udzielam.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Panie przewodniczący, ale wydaje mi się… Krótko w kwestii formalnej, że pierwszeństwo na…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A ja panu nie udzieliłem głosu.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

…komisjach mają posłowie. Jeżeli posłowie chcą zabrać głos, to mają pierwszeństwo na komisjach, z całym szacunkiem. To jest w kwestii formalnej. Proszę sobie zobaczyć regulamin Sejmu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie przewodniczący, pan poseł Śliwka jest posłem na Sejm…

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Ale ja też jestem posłem na Sejm.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy pan może przez chwilę, jak panu nie udzielam głosu, dać mi dokończyć? Bo naprawdę ja jestem spokojnym człowiekiem, ale ja każdemu daję głos. Pan nie z własnej winy spóźnił się na Komisję…

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Pan poseł Śliwka mówił trzy razy, a ja nie mogę raz powiedzieć.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

…ale ja, szanowny panie przewodniczący, rozpocząłem punktualnie Komisję, zgłosił się pan poseł Śliwka do głosu, zadał bardzo dużo konkretnych pytań, merytorycznych, często szczegółowych pytań i do pana ministra, i do pani dyrektor, i do pana dyrektora, i teraz pan dyrektor odpowiada na te pytania. Za chwilę państwo będziecie mogli w tej ważnej dyskusji również zadać swoje pytania i dopytywać tyle, ile będzie pan chciał, panie przewodniczący, tak jak na każdej Komisji. Dziękuję panu bardzo.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Panie przewodniczący, ja opuszczam w takim razie posiedzenie tej Komisji i złożę wniosek o pana odwołanie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę złożyć taki wniosek. Jest pan takim demokratą, jakim pan jest.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Takim jak pan.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, jesteśmy zupełnie innymi demokratami.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg Arkadiusz Zgliński:

Szanowni państwo, tak jak pan przewodniczący zauważył, tych pytań było wiele. Dyskusja była dość żywa i zdążyłem większość tych pytań zapomnieć. Na szczęście część z nich zapisałem.

Chciałbym powiedzieć: Od początku sam projekt budowy nowej drogi wodnej, łączącej zalew wiślany z Zatoką Gdańską, był błędnie założony, bo zakładał tylko budowę kanału przez Mierzeję i pogłębienie torów na Zalewie Wiślanym, nie doprowadzając tej inwestycji do końca – tam, gdzie funkcjonują terminale, na które, tak jak wspomniałem na początku, samorząd przeznaczył ogromne nakłady finansowe. Pan poseł zarzucił, że miasto nie finansuje lub na przestrzeni 30 lat sfinansowało te inwestycje. To ja mam pytanie – jak miało je sfinansować? Patrząc na inne miasta w Polsce mam pytanie, czy miasta posiadają takie budżety, żeby przeznaczać na tylko jedną inwestycję, w tym przypadku portową. Przecież miasto ma wiele innych obowiązków, na które powinno wydatkować środki. A jeżeli te środki, panie pośle, zostały pozyskane z funduszy unijnych, to chwała miastu, że taką zdolność posiada, plus zdolność kredytową, i dzięki temu te inwestycje zostały wykonane i z tego powinniśmy się cieszyć, bo port elbląski funkcjonował i funkcjonuje. Nikt w życiu nie przypuszczał, tak jak powiedziałem, że będzie wojna – że Rosja napadnie na Ukrainę. Również Gdańsk, również Gdynia i inne porty europejskie współpracowały z portami rosyjskimi…

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Ale nie oparły na nich swojego funkcjonowania.

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg Arkadiusz Zgliński:

Nie oparły, bo miały inne możliwości. Port elbląski niestety, ze względu na swoje położenie i jak dotychczas brak bezpośredniego dostępu do akwenu Morza Bałtyckiego, niejako był skazany na większą współpracę właśnie z portami rosyjskimi, w tym z najbliżej położonymi portami w obwodzie królewieckim, tak że nie dziwmy się temu, że my współpracowaliśmy i żeby był pokój na świecie, to ta sytuacja dalej by trwała. Dalej byśmy współpracowali i nie mielibyśmy takich małych przeładunków, jak pan poseł powiedział, w roku ubiegłym.

Ten spadek przeładunku wynika przede wszystkim z sankcji unijnych, nałożonych na Federację Rosyjską, spadku kursu rubla, gdzie rosyjscy nabywcy nie mają tej siły nabywczej, żeby to zakupywać i również decyzjami, jakie my podjęliśmy w stosunku do Federacji Rosyjskiej, bo ja przypomnę, port elbląski był tym pierwszym portem, który odmówił obsługi przeładunku rosyjskiego węgla, który wcześniej trafiał głównie do Elbląga. Tylko i wyłącznie budowa kanału przez Mierzeję Wiślaną umożliwia nam współpracę nie tylko właśnie z portami rosyjskimi, ale przede wszystkim z portami polskimi, tymi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki państwa. Wyobraźmy sobie sytuację, że port elbląski będzie portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki państwa. To ja się pytam – czy inne małe porty, takie jak Stępnica, Ustka, większy Kołobrzeg też będą chciały być portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki państwa? Te porty funkcjonowały, bo taki podział portu został zrobiony i one doskonale sobie radzą, tylko im nie przeszkadzajmy. Jedyną zasadniczą rzeczą, o którą trwa dzisiaj spór, a właściwie spór został zakończony dzięki decyzji rządu polskiego, jak widać, najtańszym kosztem, bez dofinansowania, dokapitalizowania, tak jak pan poseł powiedział, 100 mln zł, tak samo obecny rząd nie dokapitalizuje; dofinansowuje inwestycję, za którą jest odpowiedzialny w ramach ustawy o portach i przystaniach morskich. Jak poprzedni rząd chciał dokapitalizować spółkę 100 mln zł? Ja z chęcią, jako dyrektor spółki, te 100 mln zł bym wziął, panie pośle, panie przewodniczący, i sam bym je wydał, ale nie wierzę w to, żebym dostał 100 mln zł. Jeżeli obecnie rząd przeznacza pieniądze państwowe na wykonanie zadania, które jest ustawowo w jego obowiązku, to tylko chwała za to. Naprawdę ja się bardzo z tego cieszę, bo wkrótce port elbląski będzie mógł działać. Oczywiście chcielibyśmy mieć wszystko – umocnione brzegi, nowe mosty przejazdowe – od razu nie da się tego zrobić, gdyż nawet budżet państwa ma ograniczone środki na dany rok. Panie pośle, ja przypomnę, że zarówno ja, jako dyrektor portu…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Drodzy państwo, ja udzielam głosu na Komisji.

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg Arkadiusz Zgliński:

…jak również były prezydent miasta, byliśmy z wizytą u pana ministra, gdzie padały inne propozycje ze strony pana prezydenta Wróblewskiego. Niestety, te propozycje zostały pominięte i została zaoferowana później kwota 100 mln zł, która nie byłaby kwotą, którą dostałaby spółka. Ta kwota byłaby przeznaczona na to zadanie, które obecnie jest wykonywane. Nie byłoby żadnej różnicy, bo ja sobie nie wyobrażam, że rząd może raptem dać pieniądze do spółki na jej dokapitalizowanie.

Jeżeli chodzi o te przeładunki, o których pan wspomniał, ja, jako dyrektor spółki, która jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, odpowiadam za działanie na jej korzyść, ale również za działanie na jej szkodę i grzechem gospodarczym byłoby, gdybym nie zagospodarował każdego metra kwadratowego powierzchni terminali, które funkcjonują. Jeżeli nie funkcjonują w transporcie morskim, mamy ofertę parkingu. Parkingi przynoszą bardzo dobre przychody finansowe w skali roku, ale to nie tylko parkingi, panie pośle. Te parkingi, te miejsca, które wyznaczyliśmy, przynoszą ponad 260 tys. zł przychodu rocznie, ale oprócz tego na terminalu działają transporty w transporcie kołowym. Również na terminalu uruchomiliśmy miejsce czasowego składania towarów bez oclenia i te towary, jeżeli nie mogą być przeniesione na wodę, one są przewożone i transportowane w transporcie kołowym. Tak że proszę mi uwierzyć, ja każdego dnia się mar-

twię, żebym miał kontrahenta, dopóki jeszcze nie działa kanał przez Mierzeję Wiślaną i dopóki do nas nie mogą przychodzić transporty. Natomiast mamy już konkretne deklaracje, również tych firm zbożowo-paszowych, o których wspomniał pan poseł. Tutaj już myślimy nad tym, jak wydzierżawić każdy kawałek terenu, czy wydzierżawić nawet cały terminal, a środki pozyskane z przychodu przeznaczyć na kolejne inwestycje, nie czekając tylko na fundusze ze Skarbu państwa czy z samorządu lokalnego. Również o tym myślimy, ale przede wszystkim trzeba posiadać zdolność i przede wszystkim musi być zapewniona droga transportowa, bo bez drogi transportowej, tak jak wspomniał pan minister, jeżeli nikt do nas nie dojedzie, to tak naprawdę nikt u nas nie zainwestuje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

W jednym punkcie muszę, panie dyrektorze, zaprotestować, bo ta strategia – kiedy ona została stworzona?

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg Arkadiusz Zgliński:

Strategia podstawowa została zrobiona w 2016 r. W 2019 r. została zrobiona jej aktualizacja, tuż przed wybuchem wojny.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To tutaj, panie dyrektorze, muszę zaprotestować, bo pan dyrektor powiedział, że nikt się nie spodziewał, że Rosja najedzie Ukrainę. Rosja najechała Ukrainę w 2014 r.

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg Arkadiusz Zgliński:

Ale to nie była jeszcze wojna.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, panie dyrektorze…

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Jak to nie?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, proszę dać mi dokończyć. Proszę nie przeszkadzać.

W 2014 r. Rosja nie tylko anektowała Krym, ale rozpoczęła też krwawą wojnę o Donbas, która rozpoczęła ten wielki, krwawy konflikt. On trwał nieprzerwanie; ludzie ginęli tam w zasadzie każdego dnia w większym lub mniejszym natężeniu, więc tutaj prosiłbym o takie zwracanie na to większej uwagi na przyszłość. W związku z tym ja tę strategię muszę jednak ocenić jako negatywną, bo to nie jest tak, że nie wiedzieliśmy, że za wschodnią granicą dzieją złe rzeczy. One były już od dłuższych lat. Pan dyrektor chyba nie odniósł się do jednego pytania pana posła w tej kwestii, jaki zysk państwo uzyskiwaliście z tego, że udostępnialiście terminale czy też place dla tirów, albo nie dosłyszałem.

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg Arkadiusz Zgliński:

260 tys. zł przychodu rocznie przy tych ilościach, które obecnie od nas dzierżawiły tereny czy też korzystały. Powiedzmy sobie, z dobowego postoju.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

OK. Pan minister chciał coś dopowiedzieć, czy nie?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak, ja tylko chciałem powiedzieć, że w kontekście bieżącej jeszcze aktualizacji strategii przecież to najpierw COVID, a później atak w 2022 r. spowodował tak istotne przerwanie łańcuchów dostaw, spowodowane nałożeniem sankcji, więc w 2019 r. nie było to jeszcze możliwe do przewidzenia, tak jak pan przewodniczący by oczekiwał.

Ale odpowiadając na to, co powiedział pan poseł – chcę, żebyśmy raz na zawsze rozwiali wszystkie wątpliwości związane z nadzorem właścicielskim. Art. 30 ustawy o portach i przystaniach morskich mówi, że „Skarb Państwa zachowuje w spółkach zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej co najmniej 51% sumy głosów służących całemu kapitałowi”. Co to znaczy? To znaczy, że wszystkie działania dotyczące realizacji nadzoru właścicielskiego, wyznaczanie osób kierują-

cych portem, realizacja przez to jego strategii, byłyby po prostu podejmowane nie przez dotychczasowego właściciela, jakim był samorząd, tylko przez właściciela, jakim byłby Skarb Państwa, czyli rząd, więc z tego punktu widzenia… Ale ja nie mam takich aspiracji, panie pośle, pan może miał. Ja nie miałem, dlatego chcę powiedzieć, że te działania, które są podejmowane przez instytucje państwowe, czyli utrzymanie torów podejściowych do portu, realizację działań, o których właśnie rozmawiamy, są działaniami, które będą podejmowane, bo tak widzimy rolę państwa. Jeżeli samorząd, jako właściciel tego terenu, widzi większą szansę, czy chce po prostu nadzorować swój port, który w tym wypadku, porównując go do najważniejszych portów, ma dużo mniejsze znaczenie – tak można powiedzieć, bo to jest prawda – to też nie możemy oczekiwać, że rząd za wszelką cenę będzie mówił „Tak, proszę. Przejmujemy ten port”. No co, port w Kołobrzegu, port w Darłowie, przecież są też inne porty, Też mamy mówić, że mamy je przejmować? To nie o to chodzi. Chodzi o to, żeby samorząd był partnerem dla rządu. Jeżeli mamy postawione zadania, związane z tym, aby budować tory podejściowe do tych portów, będziemy to robić, a rolą samorządu i zarządu spółki jest realizowanie działań, które będą służyć obrotowi gospodarczemu, realizacji inwestycji na tym terenie i tak to wygląda. W przypadku portów o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej jest bardzo podobnie, tylko kwestia dotycząca własności się trochę różni, bo na przykład na dzierżawę powyżej 10 lat za każdym razem zgodę musi wydać minister odpowiedzialny za gospodarkę morską i tak jest między innymi różnica.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Pan poseł Piotr Głowski miał pytania.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Znaczy to może nie jest pytanie, bo pan przewodniczący nie zwrócił na to uwagi, a wydaje mi się, że jest to ważne, żebyśmy podczas prac Komisji nie atakowali urzędników państwowych.

Mieliśmy do czynienia z taką sytuacją. Ja sobie nie bardzo wyobrażam, żebyśmy na spotkaniu w parlamencie mówili, że zarzutem jest, że któryś z urzędników państwowych współpracuje z rządem. Szczególnie, jeżeli współpracował z poprzednim i jeszcze pewnie czasami z poprzednim, więc dobrze by było, żebyśmy dyskusję polityczną ograniczali do polityków, a nie do urzędników. To jest pierwszy taki wniosek.

Drugi – jestem w prezydium Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi, i tak odnosząc się teraz do głosu pana posła Karnowskiego, u nas przewodniczący prowadzi obrady. Jeden z wiceprzewodniczących zapisuje ludzi do głosów, a jeżeli przewodniczący chce wejść w dyskusję, zapisuje się do tej dyskusji jak każdy inny. W związku z tym jest dużo sprawniej i dużo łatwiej nam się wtedy rozmawia, bo czasami jesteśmy świadkami tutaj działania bez takiego trybu i myślę, że to w szczególności dzisiaj jest widoczne podczas tego posiedzenia. To jest drugi wniosek.

Trzeci – żebyśmy przeszli do rozmowy o przyszłości tego portu i połączenia, a nie udowadniania, kto był albo jest bardziej. Nie wiadomo, co bardziej, ale tak mniej więcej ta dyskusja wygląda w tej chwili. Po półtorej chyba już godzinie, za chwilę będziemy mieć taki skutek. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Ja nie zauważyłem. Pani dyrektor potraktowała to jako…

Poseł Piotr Głowski (KO):

Pani dyrektor jest skromną osobą i nigdy się pewnie nie odezwie w takim temacie, szczególnie w obecności swojego szefa, ale warto żebyśmy my na to zwracali uwagę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Znaczy ja nie zauważyłem jakiegoś personalnego ataku. Jakbym zauważył, być może coś przegapiłem, to bym oczywiście interweniował, tak jak chociażby było na jednym z posiedzeń Komisji, kiedy pani dyrektor do spraw rybołówstwa – przepraszam, nie pamiętam nazwiska – też interweniowałem, panie pośle. Nie wiem, czy był pan wtedy na posiedzeniu Komisji, więc jakbym to zobaczył, bym tak to potraktował i na pewno bym panią dyrektor obronił, bo jestem też na tym punkcie wyczulony. Z mojej strony nie

widziałem tu ataku, ale być może podchodzę do tego zbyt spokojnie, a co do prowadzenia obrad, to regulamin wskazuje, że to przewodniczący Komisji prowadzi obrady. Ja mam taki styl, być może panu posłowi bardziej odpowiada styl przewodniczącego Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Rozumiem, ja co do zasady, i raczej się tego trzymam, przekazuję głos po kolei. No w tym przypadku poseł Śliwka jest elblążaninem, zadał bardzo dużo szczegółowych pytań, dlatego uznałem, że dobrze będzie trochę mieć posła Śliwkę z głowy, żeby już potem dyskusja mogła pójść… Zakończyć się, żeby te wątki szczegółowe się zakończyły.

Ale widzę, że nikt nie ma więcej jakichś merytorycznych pytań. Chyba że jakiś poseł ma jeszcze… Panu posłowi Śliwce dam oczywiście, chyba że jakiś inny poseł chciałby zabrać w tej dyskusji jeszcze głos.

Nie widzę, więc pan poseł Śliwka.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, tu chodzi o to, żeby rzeczywiście port morski w Elblągu się rozwijał i widać, że są dwie różne wizje, to znaczy wizja, którą przedstawiałem, o której Prawo i Sprawiedliwość mówi, żeby port morski w Elblągu był czwartym portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. W 2019 r. była analiza w MI, która analizowała różne porty, więc to, co mówił pan dyrektor Zgliński, jak gdyby zostało zweryfikowane i port morski w Elblągu, jako jeden jedyny port, który nie jest obecnie uznany portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, został tam uwzględniony i stwierdzony, że ma wszelkie predyspozycje do tego, żeby właśnie ten status portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej miał.

Pan minister Marchewka mówił o kwestii związanej z kwestiami personalnymi – panie ministrze, dla mnie to jest wtórne, bo teraz jesteśmy w sytuacji, w której prezydentem miasta Elbląga jest prezydent z Platformy Obywatelskiej; osobą odpowiedzialną za kwestie związane z gospodarką morską i żeglugą śródlądową jest poseł i wiceminister z Platformy Obywatelskiej. Ja mówię o pewnym modelu, panie ministrze. Ten model, który byłby, że port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej byłby w Elblągu, byłby gwarancją rozwoju. Pan mówił o ustawie o portach i przystaniach i ja to powtórzę jeszcze raz – jest art. 7 pkt 2a, 2b, które wprost mówią o tym, że takie porty mają przygotowaną strategię inwestycyjną.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, panie pośle, pan rzeczywiście się powtarza, natomiast widzę, że koledzy się niecierpliwicie, ale rozpatrujemy dwa jedyne punkty, które są na tym posiedzeniu… Ja zgadzam się, dlatego prosiłbym, panie pośle, o jakieś inne pytanie, ewentualnie refleksję…

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Tak, jak najbardziej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

…natomiast drodzy państwo posłowie, sami nie zadajecie w tej chwili pytań panu ministrowi. Jeżeli dla państwa dyskusja się wyczerpała, no to nie ma obowiązku uczestniczenia. Proszę.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Ale właśnie zmierzam, panie pośle Wałęsa, do pewnego wątku, jakby pan poseł mi pozwolił, bo także chciałem… Dlaczego o tym mówię? Mówię o konkretnych przepisach prawa, które są i w tym zakresie, o którym mówił pan prezydent Wróblewski na spotkaniu – one dotyczyły przekazania środków, które miały zostać przekazane w postępowaniu konkursowym, więc przekazanie tych środków było w tym zakresie, co pan prezydent Wróblewski chciał, zwyczajnie niemożliwe i pan dyrektor Zgliński był na tym spotkaniu, i wie doskonale o tym, że zachęcaliśmy wielokrotnie pana prezydenta do tego, ażeby korzystał z programów, które były realizowane przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, i teraz zostały niestety zablokowane, jak chociażby program inwestycji strategicznych, gdzie miasto Elbląg, zdarzało się, że nie składało żadnych wniosków, więc tu bym chciał jakby to odnieść.

Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałbym uzyskać jedną zasadniczą informację, to znaczy o kwestiach prawnych pan minister powiedział, ale zależy mi na tym stanowisku analitycznym MI. Czy państwo uważacie, że port morski w Elblągu powinien być portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, bo pan minister jakby przeszedł się wokół tego pytania, a to jest w moim przekonaniu kluczowe pytanie, jeżeli mówimy o rozwoju portu morskiego w Elblągu i to nie ma mowy o przejęciu, nie ma mowy o zabraniu czegoś, tylko mówimy właśnie o tej współpracy. Przecież pan minister pochodzi ze Szczecina, więc wie doskonale o tym, jakie benefity płyną z tego, że port w Szczecinie jest portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jakie?

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

No chociażby to, że ma plan inwestycyjny, dla którego w perspektywie najbliższych kilku lat jest tam zabezpieczone, jak dobrze pamiętam, 10 mld zł. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Szanowni państwo…

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

No to ja muszę panu posłowi dokładnie wytłumaczyć, jak to wygląda.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, pan minister ma teraz głos. Panie pośle, panu też nie przerywałem, proszę nie przerywać panu ministrowi.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Muszę panu posłowi wytłumaczyć, bo pan poseł widzi największą korzyść ze stworzenia portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej jako portu, który ma plan inwestycyjny i powołał się pan na art. 7. Dobrze mówię? Dobrze usłyszałem? Art.7, prawda? I taka jest korzyść dla dużych portów? Jakby pan zajrzał w rozdział 5 tej samej ustawy, w art. 23, to jest taki zapis, uwaga: Do zarządzania portami i przystaniami morskimi – czyli tymi mniejszymi, które nie dotyczą właśnie podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej – stosuje się odpowiednio przepisy art. 7, o którym pan powiedział. Więc to, żeby mieć plan inwestycyjny i rozwojowy, wcale nie wymusza posiadania planu inwestycyjnego, który port po prostu musi mieć.

Odpowiadając konkretnie na pana pytanie, czy my w ministerstwie uważamy, że port ma zostać portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – chcę powiedzieć jasno, MI nie ma planów przejmowania portu. Port ma zostać samorządowy, tak jak chcą zresztą tego władze Elbląga, więc z tego punktu widzenia zmiana właściciela nie ma żadnego znaczenia i nie jest potrzeba, a wszystkie działania dotyczące realizacji inwestycji w kontekście utrzymania i poprawy warunków na torach podejściowych będą realizowane. Powołał się pan poseł na port w Szczecinie. Tam środki finansowe, które zostały wydane na pogłębienie toru wodnego, też pochodziły z funduszy, które nadzorował Urząd Morski w Szczecinie. Nie dostawał tych pieniędzy bezpośrednio port. Port jest spółką akcyjną, która prowadzi działalność i generuje przychody według działań strategicznych, które są podejmowane przez zarządy tych spółek i to w ten sposób wygląda – porty jako spółki nie dostają od państwa żadnych pieniędzy. Wynajmują tereny portowe, prowadzą różną działalność i z tego czerpią swoje przychody, więc tak to wygląda.

Naszą rolą, podkreślę jeszcze raz, jest realizowanie działań, które służą utrzymaniu infrastruktury podejściowej do tych portów i bez względu na to, czy port ma charakter komunalny, w tym wypadku, tak jak Elbląg, czy porty mają podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej, są wpisane do ustawy – my te działania i tak realizujemy, więc zmiana własności i przejęcie nadzoru przez państwo w żaden sposób nie zmieniłoby tych działań, które są teraz realizowane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł chciałby… Ale konkretne pytanie.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Tak, ja jedno zdanie. Panie ministrze, tu nie chodzi o kwestie związane…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Do mikrofonu, pani dyrektor.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Największa inwestycja, jaka do tej pory była zrobiona dla infrastruktury dostępowej do portu, była właśnie zrobiona dla Elbląga. W tej chwili dla kontenerowego będzie robiona większa inwestycja, ale do tej pory największa w historii.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Mówimy o dwóch innych rzeczach.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Dla portu w Gdańsku była zrobiona inwestycja około 1 mld zł, którą też prowadził Urząd Morski, jeśli chodzi o infrastrukturę dostępową.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Pani dyrektor, ale my mówimy o dwóch różnych rzeczach. Ja bardzo dziękuję panu ministrowi, bo oczywiście ja znam przepisy ustawy o portach i przystaniach, ale kwestia, panie ministrze, dotyczy czegoś innego. Dotyczy zabezpieczenia źródeł finansowania i pan wie o tym doskonale, jako minister, że kwestie związane z pozyskiwaniem i zabezpieczeniem źródeł finansowania w momencie, kiedy Skarb Państwa jest udziałowcem danego podmiotu, są o wiele większe, niż w sytuacji, w której jest to samorząd i zresztą pan dyrektor Zgliński o tym wielokrotnie mówił, bo każdy, kto ma wiedzę, jak funkcjonują podmioty gospodarcze, wie o tym doskonale, że z perspektywy pozyskiwania środków inwestycyjnych jest to ważne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No dobrze, panie pośle, to już chyba wszystko jest już powiedziane tak naprawdę, więc myślę, że jeżeli nie ma innych pytań w innych wątkach, to zamykam tę gorącą dyskusję… A przepraszam, nie zamykam. Bardzo przepraszam. Pan jeszcze się zgłasza. Proszę się przedstawić.

P.o. wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Maciej Brzosko:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, Maciej Brzosko, pełniący obowiązki wicedyrektor w Departamencie Infrastruktury NIK. Mam tylko dwa pytania.

Jedno pytanie do pana ministra – chodzi jeszcze o aktualizację programu wieloletniego. Pan minister wspomniał o zwiększeniu zakresu rzeczowego finansowego tego programu, natomiast chciałbym jeszcze dopytać o okres realizacji tego programu. O ile tutaj planowane jest wydłużenie czasu na realizację, na wykonanie tego programu wieloletniego? Bo na ten moment to jest koniec 2024 r.

I pytanie jeszcze do dyrektora Zarządu Portu w Elblągu – chodzi o budowę obrotnicy i pogłębienie nabrzeży. Kiedy, w optymistycznym wariancie, Zarząd Portu planuje realizację tych dwóch inwestycji? Bardzo dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję za to pytanie. Jeśli chodzi o zmianę programu, to planujemy zakończenie prac na przełomie 2025–2026 r., więc we wniosku został wskazany termin zakończenia 2026 r.

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg Arkadiusz Zgliński:

Odpowiadając na pytania, to obrotnica, tak samo jak tor wodny, tutaj wykonawcą będzie z ramienia Skarbu Państwa Urząd Morski w Gdyni. Natomiast jeżeli chodzi o pogłębienie przy samych nabrzeżach, my jesteśmy w stanie niezwłocznie przystąpić do tych prac, gdyż one nie są tak kosztowne, jak w przypadku pogłębienia torów wodnych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No dobrze, to zamykam posiedzenie Komisji, bo nie ma już więcej pytań? Zamykam posiedzenie… Jeszcze jedno pytanie, bardzo proszę.

P.o. wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Maciej Brzosko:

Tak, to jeżeli mogę panią dyrektor tutaj prosić jeszcze o informację w sprawie tej obrotnicy.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Ta obrotnica jest już w zakresie niewymagającym obudowy brzegów. Ta obrotnica jest w programie, o którym mówił pan minister, czyli 2026 r.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Zamykam posiedzenie Komisji, dziękuję bardzo.